

MEDIDAS NAUTICAS Y DISCIPLINA

Franco Mangini Costa

Medidas náuticas

SON muchos los aspectos ofrecidos a las personas que se interesan en estudiar la admirable travesía efectuada por Cristóbal Colón y sus hombres, aventura hasta ahora no superada, sustentada tanto en la fe divina como en la decisión humana; la primera alimentando a la segunda. La Biblia fue una de las fuentes de información sobre la redondez de la Tierra. En el Libro de Job, Satanás, al ser interrogado por Dios, le contesta que venía de “redondear la tierra” en su recorrido maldadoso, y en el Nuevo Testamento hay afirmaciones proféticas de hechos trascendentales que le ocurrirán “a toda la redondez de la tierra”. Convencido absolutamente de esta verdad geográfica, Colón planteó su teoría que le permitiría llegar “por poniente a levante”.

La gran travesía fue medida en leguas y millas, equivaliendo esa legua a cuatro millas, y la milla utilizada por Colón era la denominada “mediterránea”, en esos tiempos con 1.480 metros. La milla terrestre actual es de 1.609 metros y la milla náutica de 1.851,85 metros es utilizada por muchas marinas, pero otras han adoptado una milla de 1.854,95. Si a quinientos años de la hazaña todavía hay diferencias en la medición, ¿podemos acusar al Almirante de error, además de la inexactitud de aquellos instrumentos? Estas diferencias, en vez de empequeñecerlo, como pretenden algunos críticos, lo agigantan.

Un reproche muy repetido que se hace a Colón es el de haber interpretado en millas latinas o italianas el valor que el geógrafo árabe Al-Farghani estimaba para el grado en millas árabes. Citaremos a Taviani (*Los viajes de Colón*), considerado la máxima autoridad en la materia. “Según Morison y Madariaga, Colón no se había informado de la exacta longitud de la milla árabe y habría confundido la milla árabe (1.973,50 metros) con la milla de Ptolomeo, adoptada por Toscanelli, de 1.481,75 metros. También nosotros, en la primera edición de la obra *Colón, génesis del gran descubrimiento*, habíamos adherido a esta hipótesis. Recientemente, un gran literato, Alejo Charpentier, afrontando sin ninguna preocupación científica y sin ningún respeto a la realidad histórica, tocó el tema colombino en su obra *El Harpa y la Sombra*, Méjico, 1979. Allí enfatiza la confusión entre la milla árabe y la milla de Ptolomeo como símbolo de crasa ignorancia.

Esta interpretación enfática e injusta carece de fundamento serio porque, como precisamos también en la citada obra nuestra, errores similares eran cometidos por los antiguos navegantes y quedaban registrados como correctos en las cartas náuticas o portulanos de ese tiempo. Pero, ¿existió tal confusión? El Almirante Nunn desarrolló un valioso trabajo a ese respecto. El sostiene que la convicción de Colón, de que un grado correspondía a 56 y dos tercios de millas náuticas italianas no era una interpretación personal de Colón. Se trataba —según Nunn— de un lugar común de la geografía medieval, que se adentra hasta el siglo IX de nuestra era, época en la cual los astrónomos del Califa Al Mammúm determinaron este valor para el grado, midiendo las llanuras de Sinjar. En los tiempos de Colón la estimación de 56 millas y dos tercios se asociaba al nombre del geógrafo árabe Al-Farghani, conocido en Europa occidental como Alfragano. Colón afirma haber verificado esta estimación de 56 y dos tercios de millas con un trabajo efectuado por él mismo”.

La deserción de Martín Alonso Pinzón

Es bueno aclarar —desde el punto de vista jerárquico— la denominada “deserción” del experimentado marino paleño Martín Alonso Pinzón, con la ponderación que otorgan quinientos años de distancia del hecho. La disciplina es primordial en todas las marinas del mundo, por eso resulta interesante, considerando las especiales circunstancias en la que se produjo este hecho, analizarlo serenamente.

La posición de Colón, en todo sentido, no era fácil. Se trataba de un extranjero que —al momento de partir— ostentaba el más alto grado de la marina de otro país. Además, su típico carácter liguero era más bien hosco, poco amigo de entablar nuevas relaciones, obsesionado por su idea, y todo

esto sumado no le facilitaba las cosas. Años de peregrinar y suplicar buscando ayuda y comprensión para cristalizar su sueño se habían confabulado para hacer más áspero y retraído el carácter de este hombre cuya vida, desde la niñez, lo trató en forma dura. Pero una vez embarcado, en lo suyo, desaparecían las aparentes inseguridades terrestres y las posibles dificultades idiomáticas. El innato don de mando, reflejo de la seguridad de sus conocimientos y experiencias marineras anteriores, se ponía de manifiesto permitiéndole controlar, con la valiosa ayuda de Martín Alonso Pinzón, a una tripulación más bien atemorizada frente a lo desconocido que insubordinada.

El Diario de Colón consigna, con fecha 21 de noviembre de 1492, que Martín Alonso Pinzón se alejó con la *Pinta*, dejando atrás a las otras dos naves, contra la voluntad del Almirante. Siempre de acuerdo al Diario, la *Pinta* reapareció el 6 de enero del año siguiente en Haití, cerca del monte Cristi, viniendo de Levante. Pinzón subió a bordo de la carabela *Niña*, donde se encontraba el Almirante desde el naufragio de la nao *Santa María*, la noche de Navidad, y se excusó diciendo que involuntariamente se había alejado de la escuadra. Colón consignó, sin embargo, que el alejamiento había sido motivado por la ambición de encontrar oro primero, y también por el carácter difícil de Pinzón. Como dice la transcripción del Diario de Colón, "El Almirante quizo también esta vez (posiblemente hubo otras) disimular el propio resentimiento, como ya antes había hecho, con el fin de impedir las artimañas de Satanás, que deseaba poner obstáculos a esta empresa".

Aunque la acción del capitán Pinzón tenía las características de una insubordinación, no reunía los requisitos de una auténtica desertión, como lo prueba el hecho que el 6 de enero se haya presentado de vuelta a su Almirante. Según Madariaga, más bien se trató de unas "vacaciones" que Pinzón se tomó, para evitar males mayores, ya que el español era un hombre impulsivo y poco inclinado a cumplir la disciplina. Por su parte, Colón era duro y obsesivo en lo de llegar a Catay y encontrarse con el Gran Khan. Hay otro factor que tomar en cuenta: La *Pinta* era mucho más veloz que la pesada nao *Santa María* (la cual todavía estaba a flote a la fecha de la insubordinación de Pinzón) y esto obligaba constantemente al capitán español a frenar la velocidad de su nave, para no dejar muy atrás a la nave insignia, situación que lo exasperaba. Así, el 21 de noviembre, el Almirante siguió lo planeado, costeando Cuba, pero Pinzón no resistió la invitación del viento favorable y siguió por su cuenta detrás del oro —más interesante que Catay y el Gran Khan para la mayoría de esos hombres— sin avisarle al Almirante. Así, Pinzón tuvo la ventaja de descubrir Haití, donde había oro.

Volvamos por un instante a Palos, España, a los momentos previos de la partida. La influencia de los Pinzón, antigua familia paleña, fue decisiva en la contratación de la marinería y quizás Colón, más hosco en tierra que en el mar, por causas ya analizadas, no supo manifestarle adecuadamente a los hermanos Pinzón el correspondiente agradecimiento. Hubo otras dimensiones durante el viaje, que se mantenían latentes por la obsesión de Colón de querer tener siempre la razón.

De todas formas, el 6 de enero de 1493, al reunirse otra vez ambos hombres, en su fuero interno se deben haber sentido confortados aunque no reconciliados. Había un siempre riesgoso viaje de regreso y lo enfrentarían en dos naves. Colón, hombre genial, nos demuestra que no siempre los hombres geniales son livianos de manos con sus subordinados.

Los modernos sicólogos encontrarían mucho material para analizar las conductas de estos dos hombres en esas especiales circunstancias, venciendo terrores más bien psicológicos, como el "Mar Tenebroso", que reales. De todos modos, el Almirante determinó "hacer lo más rápido posible" el regreso a casa.

Divididas están las opiniones de los críticos más destacados, en cuanto a la insubordinación de Martín Alonso Pinzón. Madariaga lo justifica como una "escapadita" quizás necesaria, terapéutica, sería la palabra más adecuada. Si hubiera habido sicólogo a bordo, posiblemente la habría recomendado. Morison condena la acción, pero la explica como una reacción del valiente marino paleño acorralado hasta la exasperación por las obsesiones de Colón, sumado al problema de la diferencia de velocidad de las embarcaciones. El padre Las Casas es más duro en su juicio: "No es posible imaginar un motivo plausible para abandonar al jefe de la expedición en esos momentos, en los cuales el derrotero del descubrimiento proseguía regularmente", opinó. El italiano contemporáneo nuestro, Taviani, estima que "mantenemos nuestra opinión que, aun tratándose de un acto criticable, la figura de Martín Alonso Pinzón permanece protegida en su conjunto y no se pueden olvidar sus múltiples méritos de marino y comandante valeroso, los cuales le deben ser reconocidos tanto por la organización del viaje como por su comportamiento ejemplar en los momentos de la navegación de ida".

Otro era el destino reservado a Martín Alonso Pinzón. Al llegar a España, después de la magna empresa, no pudo gozar de los honores y favores reales, porque a los pocos días murió.